

INHOUD

Hiernaast: de treinen van PeruRail rijden dagelijks meerdere keren op en neer op de smalspoorlijn tussen Machu Picchu en Cusco (Poroy).

Inleiding	6	NOORD-AMERIKA & HET CARIBISCH GEBIED	
TOEGANGSPOORTEN TOT EXOTISCHE REIZEN		VS & CANADA	
De <i>Oriënt-Express</i> : van Parijs naar Istanboel	10	De Alaska Railroad	76
Van Londen naar Iberië en verder	18	De Quebec, North Shore & Labrador Railway	80
De Trans-Siberische spoorlijn	22	De Adirondack Scenic Railroad	84
De Trans-Mongolische spoorlijn	30	De California Western Railroad	90
		De South Shore	96
AZIË		CUBA	
PAKISTAN		Ferrocarriles de Cuba	100
Spoor over de Khyberpas	36	De Hershey Electric Railway	104
INDIA		Behoud van Cubaanse spoorwegen	108
Trein naar de raj: van Kalka naar Shimla	40	TEN ZUIDEN VAN DE EVENAAR	
JAPAN		CHILI	
De lokale treinen van Hokkaido	42	Van Talca naar Constitución	114
SRI LANKA		PERU	
Van Colombo naar Kandy en verder de heuvels in	52	Het Titicacameer en de route van de <i>Andean Explorer</i>	118
ZUIDOOST-AZIË		Treinen naar Machu Picchu	120
Vietnams <i>Herenigingsexpres</i>	56	BOLIVIA	
De Crémaillèrespoorlijn van Dalat	62	Van Potosí naar Sucre	122
Van Singapore naar Bangkok met de <i>Eastern & Oriental Express</i>	64	Oruro-Uyuni-Villazón	126
De oude stoomspoorlijn van Noord-Borneo	70	ECUADOR	
		Avonturen op de lijn Guayaquil-Quito	128
		ZIMBABWE	
		De Victoria Falls Steam Train Company	134
		KENIA	
		Van Mombasa naar Nairobi	138
		AUSTRALIË	
		Van Perth de heuvels in met de Hotham Valley Tourist Railway	142



Het meerrailige spoor van West-Australië	146
De West Coast Wilderness Railway	152
<i>The Ghan</i>	158

AAN DE RAND VAN EUROPA

OEKRAÏNE	
Van Boedapest naar Oekraïne en terug	164
ESTLAND	
Voormalige Sovjetspoorwegen in een nieuwe economie	172

FINLAND	
Naar de Noordpool, op Finse wijze	178
NOORWEGEN	
De spoorlijnen Bergen en Flåm	184
PORTUGAL	
Portugese trams	188
IERLAND	
Ierse nevenlijnen	194
Bronnen en dankwoord	204
Register	206

INLEIDING

Dit boek laat u kennismaken met 's werelds bijzonderste en mooiste spoorlijnen. Maar wat is 'bijzonder'? Voor sommige reizigers zijn spoorlijnen in verre uithoeken van de wereld bijzonder, andere lezers denken wellicht aan een willekeurige schitterende reis voorbij de grenzen van hun eigen woongebied, en voor weer anderen betreft het lijnen die zelden worden gebruikt. De machinist die een trein bedient op een rustige nevenlijn in het randgebied, vindt zijn dagelijkse werk niet echt bijzonder, en de forens die elke dag dezelfde reis maakt, vindt de tocht niet heel fascinerend, maar een bezoeker van duizenden kilometers ver weg kan genieten van elke bocht op het traject.

Een bijzondere treinreis omvat misschien unieke vergezichten, geïsoleerd en bijzonder natuurschoon, of de kans om andere culturen te ontdekken en nieuwe mensen te ontmoeten. Het kan een kans zijn om te reizen met opvallend, antiek of anderszins bijzonder materieel, of een mogelijkheid om te reizen over een interessant spoorwegennet of een bijzondere infrastructuur. Sommige reizigers verlangen luxe accommodatie in speciale eersteklastreinen die van alle gemakken zijn voorzien, andere willen best op een bescheidener manier reizen op een vergeten nevenlijn met alleen standaardrijtuigen.

Het karakter van treinreizen in ontwikkelingslanden is de laatste decennia sterk veranderd. De meeste reizen waarvoor avontuurlijke treinfanaten warmlieden, met name in Afrika, Midden- en Zuid-Amerika en het Midden-Oosten, zijn niet meer mogelijk. Economische of politieke veranderingen hebben geleid tot de sluiting van reguliere lijnen of hebben het reizen per trein voor buitenlanders vrijwel onmogelijk gemaakt. In de jaren tachtig van de vorige eeuw kon men in Mexico bijvoorbeeld allerlei bijzondere treinreizen maken, maar tegenwoordig zijn de meeste overgebleven Mexicaanse spoorlijnen verstoken van reguliere passagiersdiensten, afgezien van een handvol treinen. Daardoor zijn sommige in dit boek beschreven treinreizen helaas niet meer mogelijk.

Ook internationale langeafstandstreinen hebben het moeilijk. Politieke problemen, goedkope luchtvaartmaatschappijen en de voortdurende uitbreiding van het snelwegennet hebben hun tol geëist. Nevenlijnen, ooit de favoriete lijnen van spooravonturiers, hebben enorm geleden. Als een land financiële problemen heeft, worden de nevenlijnen vaak als eerste opgeofferd. Zelfs landen met goed ontwikkelde spoordiensten pakken soms de nevenlijnen aan als het financieel wat minder gaat. Ga er daarom nooit van uit dat een trein op een nevenlijn die vandaag in de dienstregeling staat, morgen ook nog zal rijden. Wel gaat het in veel gebieden goed met de toeristische spoorlijnen; deze bieden uitstapjes aan op verschillende mooie

DE ORIËNT-EXPRESS: VAN PARIJS NAAR ISTANBOEL

In de ban van Europa's beroemdste trein

BRIAN SOLOMON

De Europese *Oriënt-Express* is nog altijd een van de beroemdste treinen ter wereld, met een route die wordt gekenmerkt door vele politieke veranderingen. Luxe toeristentreinen hebben de naam overgenomen, evenals elementen van de klassieke stijl die vaak met de *Oriënt-Express* wordt geassocieerd, maar de trein in zijn zuiverste vorm rijdt al tientallen jaren niet meer.

Thuisreizigers verwarren de *Oriënt-Express* vaak met de Russische Trans-Siberische spoorlijn, misschien omdat veel reizigers op die lijn van Europa naar China rijden. Er zijn echter belangrijke verschillen. De *Oriënt-Express* gebruikte meer dan een eeuw lang verschillende routes via diverse lijnen; de Trans-Siberische spoorlijn is een route waarover talloze verschillende treinen hebben gereden. Geen van de treinen van de *Oriënt-Express* is ooit in de buurt van de Trans-Siberische route gekomen. Oorspronkelijk was de *Oriënt-Express* een dienst die Parijs, Wenen, Boedapest en Istanboel met elkaar verbond; de Trans-Siberische spoorlijn loopt vanaf Moskou oostwaarts naar de havenstad Vladivostok aan de Grote Oceaan, met aftakkingen naar lijnen elders in Azië.







Links: de Hersheyrijtuigen worden veel gebruikt, vooral door mensen uit de omgeving, die voor regionaal vervoer van de lijn afhankelijk zijn. Ook toeristen genieten van de ouderwetse elektrische lijn, die doet denken aan de Amerikaanse en Canadese tramlijnen in de vroege twintigste eeuw.

Onder: het uitzicht vanaf de voorkant van een Hersheytrein terwijl die door het landschap ten oosten van Havana glijdt. Zoals veel apparatuur in Cuba wordt de oude elektrische spoorlijn uit noodzaak slechts minimaal onderhouden.



ORURO-UYUNI-VILLAZÓN

Naar de Argentijnse grens

BRIAN SOLOMON

Het westen van Bolivia wordt doorsneden door een noord-zuidlijn van de Empresa Ferroviaria Andina (FCA). Deze loopt van de Peruaanse grens, gevormd door het Titicacameer bij Guaqui, via El Alto (vlak bij La Paz), Oruro, Rio Murtos en Uyuni zuidwaarts naar Villazón aan de Argentijnse grens (zie kaart op blz. 122). Het is een van de schitterendste bergreizen ter wereld.

Sinds 2015 vermeldt de dienstregeling van de FCA dat de complete treinreis van Guaqui naar Villazón niet mogelijk is vanwege een onderbreking in de lijn tussen Oruro en El Alto. Er is wel een toeristendienst van El Alto naar Guaqui. Onder de vaste FCA-treinen tussen Oruro en Villazón zijn de *El tren Wara Wara de Sur* en de minder vaak stoppende *Expreso del Sur*, die in 2015 beide tweemaal per week reden.

De afgelopen jaren is Uyuni uitgegroeid tot een populair begin- of eindpunt van deze schitterende reis. Dit is een knooppunt op de noord-zuidlijn, vanwaar een lijn naar de Chileense grens bij Ollagüe in het westen loopt (met passagiersdiensten tot Abaroa, maar niet over de grens). De belangrijkste attractie is het beroemde kerkhof, waar tientallen stoomlocomotieven staan weg te roesten op een prachtige plek, met de Andes als achtergrond.

Ook mensen op doorreis moeten in Uyuni uitstappen om de locomotieven te zien, al is de stad geen beste plek: de versleten uitstraling is kenmerkend voor afgelegen Zuid-Amerikaanse nederzettingen. Het station is relatief klein, maar ligt in een mooie omgeving. Doorgaande treinen naar het zuiden passeren de plaats overigens 's nachts.

Volgens de dienstregeling komt de *El tren Wara Wara de Sur* rond zonsopkomst in Atocha aan, waardoor passagiers een van de mooiste delen van de route in daglicht kunnen beleven. Atocha ligt 90 kilometer ten zuiden van Uyuni; deze mijnstad aan een rivier doet denken aan een klassiek mijnwerkerskamp aan de oude smalspoorlijn van Colorado van zeventig tot honderd jaar geleden. Ten zuiden van



Boven: het stoomlocomotiefkerkhof in Uyuni is een populaire attractie voor spoorliefhebbers. Hier staan de resten van locomotieven die ooit over de lijn reden. Tegenwoordig worden de meeste treinen voortgetrokken door dieselelektrische locomotieven, maar halverwege de jaren negentig zette de spoorwegmaatschappij weer enkele stoomlocomotieven in om aan de vervoersvraag te voldoen.

Stoom- en spoorexkursies

Irish Rail biedt op alle intercityroutes, inclusief de nevenlijnen, dagelijks meerdere ritten aan. De meeste treinen bestaan uit moderne, in Korea gebouwde Rotem-dieselmotorwagens met comfortabele zitplaatsen, tafels tussen de dubbele banken en grote ramen. Het is echter interessanter om mee te gaan met speciale excursies die oud materieel gebruiken.

De Railway Preservation Society Ireland onderhoudt originele Ierse stoomlocomotieven en traditionele rijtuigen voor excursies. Tot de populairste reguliere ritten behoren die op het traject van de Dublin & South Eastern Railway en naar Mullingar op de Midlandroute. Geselecteerd personeel van Irish Rail is opgeleid om met stoomlocomotieven te rijden en houdt de oude kennis van generaties spoorwegbeambten levend. Het is veel werk om deze locomotieven in werking te houden, en ermee rijden op actieve lijnen vraagt om vakmanschap. Luister naar de uitlaat van

Onder: een speciale stoomtrein van de Railway Preservation Society Ireland rijdt over de Nenaghlijn bij Shalee, in het graafschap Tipperary. Locomotief nummer 4 is een tenderlocomotief die in 1947 is gebouwd voor interlokale ritten rond Belfast. Hij is een van de stoomlocomotieven die worden onderhouden door de RPSI.

